

Le magazine du Temps — 16 avril 2022

urbanisme
Joëlle Zask, la ville
comme arche de Noé

design
repenser les objets
durablement

Latifa
Echakhch
poétique
de l'absence

cinéma
à Almeria, jumelle
espagnole du Far West

→ Pierre inspecte attentivement un bordé en cours d'ajustage.

Ida, centenaire remise à flot

Il fut un temps où les bateaux étaient en bois et fabriqués à la main. Un canot de course genevois, dont la restauration a pris plus d'un an, est de ceux-là. Retour sur son histoire et sa résurrection

texte et photos: **Sébastien Ladermann**

Calée sur de solides tréteaux, la coque fatiguée d'Ida résonne de coups sourds. Arc-boutés en fond de cale, Pierre et Thomas - tous deux charpentiers de marine confirmés - inspectent les entrailles du canot automobile construit ici même voilà plus d'un siècle par le chantier naval Mégevet, devenu depuis Chantier naval de Corsier-Port. Les deux professionnels ne se doutent pourtant pas que la restauration qu'ils entament nécessitera près de 3000 heures de travail au total.

«Les rénovations complètes commencent souvent ainsi. Quelques problèmes apparaissent sur le bateau et nécessitent des réparations bien ciblées. Puis d'autres soucis se manifestent, et l'intervention devient plus lourde. On commence alors à investiguer et la nécessité d'entreprendre des travaux importants s'impose», précise Serge Patry, copropriétaire du chantier.

Ida ne fait pas exception à la règle. Construite en 1913 pour le compte de Tim Birkin - l'un des fameux «Bentley

boys», ces intrépides pilotes de l'usine Bentley des années 1920 -, elle quitte rapidement les eaux du Léman pour celles bordant le comté du Norfolk, dans l'est de l'Angleterre. Elle participe alors à des courses de vitesse, puis, plus étonnant, à quelques parties de chasse au canard, avant d'être retirée de la navigation avant la Seconde Guerre mondiale.

Elle réapparaît en 1987, dans une décharge automobile. Un couple de passionnés de bateaux anciens sauve alors l'épave d'une destruction imminente, et engage une restauration. Ayant retrouvé son lustre, Ida participe à de nombreuses épreuves classiques. Ce n'est qu'en 2009 que le bateau retrouve le chantier naval où il a vu le jour 96 ans plus tôt, et entame une semi-retraite faite de quelques sorties annuelles.

«Dans l'histoire du Chantier naval de Corsier-Port, Ida n'est pas n'importe quel bateau, explique Serge Patry. Jules Mégevet, le fondateur de l'entreprise, est encore aux commandes lorsqu'il est construit. Sa forme dérive d'ailleurs directement de celle des bateaux de →





↑ Pour faciliter certaines opérations, Ida repose à l'envers sur une structure provisoire.

↘ L'allure très élégante de la proue de l'embarcation.

↑ La quille, pièce maîtresse du bateau, est reconstruite intégralement.

compétition avec lesquels mon prédécesseur s'est illustré à Monaco notamment, remportant plusieurs victoires durant les Championnats de la mer. Ida est notre seul bateau rescapé de cette époque historique.»

Raison suffisante pour se lancer dans une restauration un peu folle. Les plans originaux de l'embarcation n'existent plus. La coque et la structure interne se sont déformées au fil du temps et des modifications successives de motorisation. C'est donc un jeu de piste géant qui se présente à Pierre et Thomas. Armés de leur savoir-faire et de leur expérience, ils vont inspecter une à une chaque pièce du bateau, décider s'il y a lieu de la remplacer ou de la remettre en état.

Restaurer un bateau est un travail beaucoup plus long que de le construire. «Prenons le cas des bordés, explique Pierre, ces éléments de bois qui constituent la coque du bateau. Dans le cas d'Ida, certains d'entre eux mesurent près de 8 mètres de long, sont cintrés, mais aussi vrillés dans un sens à l'arrière, dans l'autre sens à l'avant. Il ne s'agit donc pas, comme on pourrait le croire, de simples planches, mais de pièces de bois sculptées en trois dimensions.» Autrement dit, le travail d'ajustement est colossal. Des mois durant, les deux artisans découpent, rabotent. Et s'aident à l'occasion de gabarits qu'ils réalisent pour épouser parfaitement des courbes parfois infiniment complexes. Inlassablement, ils remettent l'ouvrage sur le métier, sans laisser poindre le moindre signe d'impatience.

Membrures, bordés, longerons, varangues, quille: tout ce qui peut être conservé est restauré, le reste reconstruit. «L'avancement d'un tel chantier est très lent. Lors de certaines phases, on peut même donner l'impression de revenir en arrière, s'exclame Thomas, avant d'ajouter, nous adorons ce genre de défis. C'est le cœur de notre métier. Chaque jour, on découvre, on progresse.»

Trop cher

Il faut pourtant se rendre à l'évidence: de tels chantiers nécessitent un investissement financier très important. Raison pour laquelle Ida appartient à la Fondation MJVP1909, une initiative lancée par les copropriétaires du chantier, Thierry Plojoux et Serge Patry. «Le but de cette structure fondée en 2018, c'est de conserver, restaurer et faire naviguer une collection de bateaux historiques», précise Emmanuelle Bellwald, coordinatrice de la fondation.

Une activité soutenue par un cercle de donateurs souhaitant réhabiliter le patrimoine industriel genevois du début du XXe siècle, injustement méconnu à leurs yeux. «C'est la raison pour laquelle le champ d'intérêt de la fondation s'est élargi aux voitures, aux motos et à l'aviation, précise Thierry Plojoux. A l'époque, Genève comptait de brillants précurseurs dans tous ces domaines. Ils échangeaient beaucoup entre eux. Il n'était pas rare qu'un moteur développé pour un avion prenne place dans un bateau, par exemple.»

La fondation possède à ce jour une vingtaine de bateaux historiques en bois, dans des états de conservation variés. De quoi assurer du travail aux trois spécialistes du chantier, l'un des tout derniers en Suisse à proposer un tel service de restauration. «Avec un constructeur naval et deux charpentiers de marine dans notre équipe, nous pouvons entreprendre des restaurations lourdes. C'est une carte de visite importante. Cela permet aussi

de faire perdurer des savoir-faire qui s'appliquent à tous les bateaux», explique Serge Patry.

«Construire un bateau en bois, c'est peu fréquent de nos jours. Alors la restauration de bateaux historiques et l'entretien d'unités récentes permettent de perpétuer une expertise devenue rare», ajoute le spécialiste. Dans les années 1970, l'arrivée de la fibre de verre bouscule toute la production navale. Les chantiers, à l'image de celui de Corsier-Port, délaissent la fabrication d'unités, désormais nécessairement industrielle. Le marché local n'offrant pas les débouchés suffisants, nombre d'entre eux se spécialisent dans la vente et l'entretien de bateaux.

«L'avancement d'un tel chantier est très lent. Lors de certaines phases, on peut même donner l'impression de revenir en arrière. Mais nous adorons ce genre de défis. Chaque jour, on découvre, on progresse»

Thomas, charpentier de marine

Il suffit d'arpenter les travées des locaux flambant neufs du Chantier naval de Corsier-Port pour le constater. Seules 5% des embarcations sont en bois. La principale activité est désormais le service à la clientèle, avec un panel de prestations complet. Places de port, marina, entretien, vente ... et bientôt un atelier de restauration participatif pour la fondation. «Cette entité se veut vivante, ouverte à tous et entreprenante, détaille Emmanuelle Bellwald. Elle disposera ainsi sous peu d'un atelier dédié au sein du chantier. Ses membres pourront ainsi prendre part, sous la houlette de professionnels aguerris, à des chantiers de rénovation.» Une manière de plus de mettre en valeur des savoir-faire rares et, pourquoi pas, de susciter des vocations auprès des jeunes générations.

Ida devrait retrouver les flots d'ici à l'été. Le temps de faire réviser, par un spécialiste externe, un moteur qui aurait pu être celui d'origine. De construire la structure permettant de l'installer. De réaliser les aménagements intérieurs. Et, finalement, de vernir la coque avec de nombreuses couches. Selon Pierre et Thomas, l'embarcation pourra alors affronter sereinement les cinquante prochaines années. Bien mieux donc que l'espérance de vie initiale des bateaux de l'époque conçus pour ne durer que quelques saisons, avant d'être envoyés à la casse pour cause de performances dépassées. La résurrection d'Ida, rendue possible par la survivance de savoir-faire rares, est un beau pied de nez fait à l'histoire de la construction navale.